

Journal of the Canadian Historical Association Revue de la Société historique du Canada



La sociabilité religieuse à l'ère du vapeur et du rail

Christine Hudon

Volume 10, numéro 1, 1999

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/030511ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/030511ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

The Canadian Historical Association/La Société historique du Canada

ISSN

0847-4478 (imprimé)

1712-6274 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Résumé de l'article

Grâce à une documentation variée, constituée principalement de documents épiscopaux, d'articles de presse et de journaux personnels, cet article s'intéresse aux rapports entre la religion et la technologie. Plus précisément, il vise à cerner certains des effets de la révolution des transports sur la gestion des diocèses, l'encadrement cléricale et la sociabilité religieuse. En facilitant et en accélérant la circulation des idées, des marchandises et des personnes, l'essor de la navigation à vapeur et le développement du réseau ferroviaire bouleversent la vie paroissiale. Face à ces changements, l'attitude de l'Église consiste, d'une part, à essayer de contrôler les usages qui pourraient être faits du vapeur et du rail, et, d'autre part, à en tirer parti pour centraliser les pouvoirs, uniformiser la gestion des paroisses et organiser de grands rassemblements religieux, tels les bénédictions et les pèlerinages qui soulignent la dimension collective et le caractère rassembleur du catholicisme québécois. Pour les prêtres, comme pour les fidèles, ces manifestations d'envergure deviennent des occasions de rencontre et de divertissement qui échappent en partie aux efforts des évêques pour encadrer et contrôler la sociabilité.

Citer cet article

Hudon, C. (1999). La sociabilité religieuse à l'ère du vapeur et du rail. *Journal of the Canadian Historical Association / Revue de la Société historique du Canada*, 10(1), 129–147. <https://doi.org/10.7202/030511ar>

La sociabilité religieuse à l'ère du vapeur et du rail

CHRISTINE HUDON

Et les pèlerins récitèrent leur premier chapelet
et chantèrent avec entrain les mystères joyeux du rosaire,
pendant que le Canada,
fier lui aussi du dépôt sacré qui lui était confié,
s'avavançait vers le sanctuaire béni de Sainte-Anne
plus porté par les anges que par les eaux du fleuve¹.

Depuis plusieurs années, des historiens ont récusé l'interprétation opposant trop simplement religion et technologie². Ils ont montré qu'au lieu de s'en tenir à une condamnation sans appel des techniques, l'Église avait surtout tenté d'en baliser les usages, tantôt en multipliant ses avis et ses recommandations, tantôt en récupérant les technologies pour servir ses propres fins. Ce recours de l'Église aux techniques, spécialement aux nouveaux moyens de communication, est particulièrement manifeste au XX^e siècle, à l'ère du catholicisme triomphant soucieux d'encadrer de près les pratiques culturelles et les modes de sociabilité. Qu'il suffise de penser au chapelet diffusé quotidiennement à la radio ou encore au cinéma, dont se servirent admirablement un abbé Tessier et un abbé Proulx pour faire la promotion des valeurs familiales et de la vie rurale³. La même attitude, le même effort pour, d'une part, contrôler les utilisations qui pourraient être faites des technologies et pour, d'autre part, en tirer parti est également perceptible au XIX^e siècle. Dans ses efforts pour renouveler la culture religieuse et pour bien marquer de sa présence les différentes sphères de la vie sociale, l'Église ultramontaine utilise de façons très diverses les nouvelles techniques. Les bateaux à vapeur et les trains servent efficacement les desseins de l'évêque. Ils permettent, entre autres choses, de raffermir l'autorité centrale et d'établir une piété sentimentale, démonstrative et festive comportant, au-delà de

1 *Semaine religieuse de Montréal*, 30 juillet 1887, 86.

2 Voir notamment Michel Lagrée, *La Bénédiction de Prométhée: religion et technologie, 19^e - 20^e siècle* (Paris, Fayard, 1999). Pour un point de vue différent, qui insiste davantage sur les luttes menées par l'Église contre la science et la technologie, lire Gérard Minois, *L'Église et la science. Histoire d'un malentendu. De Galilée à Jean-Paul II* (Paris, Fayard, 1991), en particulier les pages 334-342.

3 *Histoire du catholicisme québécois, Volume III. Le XX^e siècle, Tome 1 1898-1940*, par Jean Hamelin et Nicole Gagnon, et Tome 2, *De 1940 à nos jours*, par Jean Hamelin (Montréal, Boréal, 1984).

son contenu proprement religieux, une dimension politique et idéologique. Dans les pages qui suivent, je veux justement me pencher sur les utilisations qu'a faites l'Église québécoise du XIX^e siècle du vapeur et du rail en examinant leur impact sur les formes d'encadrement et sur la sociabilité religieuse, entendue ici comme « cet espace de relations intermédiaires qui se situe au-delà des nécessités élémentaires de l'existence (travailler, se nourrir, se vêtir, se loger) de la vie privée et des rapports avec les intimes, et en deçà des pouvoirs institués. »⁴

L'âge du vapeur et du rail

Au Québec, l'histoire de la navigation à vapeur commence en 1809, alors que John Molson lance l'*Accommodation*, le premier bateau du genre à naviguer sur les eaux du Saint-Laurent⁵. Ce mode de navigation se développe progressivement, alors que d'autres sociétés de transport mettent en circulation plusieurs navires à vapeur. Au cours des années 1830, la concurrence provoque une baisse du prix de passage entre Montréal et Québec. Vers la même époque, les bateaux mus par la vapeur commencent à être utilisés pour le commerce transatlantique, ce qui a pour effet de réduire substantiellement la durée des voyages. De l'est vers l'ouest, le gain de la vapeur sur la voile oscille entre dix et vingt jours. En raison des vents, il est légèrement inférieur dans le sens contraire⁶. L'avènement du chemin de fer est un peu plus tardif. À partir des années 1840, la construction de voies ferrées permet de relier plusieurs villes entre elles, en particulier dans le sud de la province. Le réseau se densifie au point que dans les années 1870 et 1880, le chemin de fer constitue le moyen de locomotion le plus efficace sur les moyennes distances. Il contribue puissamment au développement de la poste, qui utilise les trains comme les navires à vapeur pour le transport du courrier, et du télégraphe dont les équipements longent souvent les voies ferrées⁷.

Ces nouveaux modes de communication bouleversent, de bien des manières, le rythme de la vie paroissiale et l'activité pastorale. La construction des voies ferrées introduit dans les paroisses traversées une population ouvrière, pauvre, mobile, éloignée de la pratique des sacrements et plus ou moins réfractaire à la morale cléricale⁸. Les curés doivent ajuster leur ministère

4 Roger Levasseur, dir., *De la sociabilité. Spécificités et mutations* (Montréal, Boréal, 1990), 10.

5 John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec* (Sillery, Septentrion, 1995), 178.

6 D. Brunn, « L'information des Canadiens français au milieu du XIX^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 27, no 4 (octobre-décembre 1980), 649.

7 Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Atlas historique du Québec. Le pays laurentien au XIX^e siècle. Les morphologies de base* (Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1995), 38.

8 Sur cette population, lire notamment Jean-Pierre Kesteman, « Les travailleurs à la construction du chemin de fer dans la région de Sherbrooke », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, no 4 (mars 1978), 525-545.

pour rejoindre et encadrer les travailleurs et leur famille. Au delà même des chantiers ferroviaires, l'avènement du rail crée d'autres bouleversements. En facilitant la circulation des personnes, des idées et des marchandises, le bateau à vapeur et le chemin de fer perturbent le milieu paroissial : l'alcool, les journaux et les « mauvais livres » entrent plus facilement dans les communautés, tandis que de nouveaux loisirs – les « excursions de plaisirs », comme aime à les désigner le clergé – font leur apparition. L'épiscopat est d'ailleurs prompt à noter les effets réels ou appréhendés, possibles ou probables de ces innovations. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, il dénonce « les publications hostiles à notre foi, les romans obscènes et licencieux [...] qui se vendent dans les convois de chemins de fer et sur les bateaux à vapeur »⁹ et propose aux prêtres réunis en conférences ecclésiastiques une casuistique se penchant sur les comportements nouveaux provoqués par l'essor de ces espaces publics. Même l'administration des sacrements est touchée par l'avènement du rail. Dans les années 1880, les évêques mènent une consultation à Rome pour s'enquérir des conséquences de la normalisation de l'heure. « On s'est demandé, expliquent-ils aux curés, si pour le jeûne eucharistique, on peut se régler suivant l'heure des chemins de fer. » La réponse de Rome arrive le 24 mars 1886 : en cette matière, on pourra substituer l'heure des chemins de fer à l'heure solaire¹⁰.

En marge de ces effets qui préoccupent et inquiètent le clergé, la révolution des transports lui procure certains avantages. Parce que le rail et la vapeur facilitent et accélèrent les déplacements, l'Église sait en tirer parti pour transporter divers articles qui lui sont utiles ou nécessaires. Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, les livres religieux, le vin de messe, les huiles et les hosties transitent de plus en plus souvent par les chemins de fer. En diverses occasions, l'archevêque de Québec donne des recommandations précises à son clergé sur cette question¹¹. Même les paroisses les plus éloignées du diocèse, du moins celles qui disposent de l'argent nécessaire, peuvent désormais obtenir rapidement les objets du culte vendus à Québec et à Montréal. Pressentant les occasions d'affaires ouvertes par les nouvelles facilités de transport, les grands magasins courtisent la clientèle cléricale au moyen de prospectus et de publicités achetées dans les journaux religieux¹². Au XX^e siècle, ces entreprises recourent à de nouvelles stratégies publicitaires en imprimant des catalogues à l'usage du clergé. Ceux que met en circulation la maison Dupuis contiennent

9 *Mandements, lettres pastorales et circulaires des évêques de Québec* (MEQ), Québec, Chancellerie de l'Archevêché, 8, 111, *Lettre pastorale*, 14 mars 1894. Autre exemple éloquent : MEQ, 7, 283, *Lettre pastorale* au sujet de la vente des mauvais journaux, 13 mai 1892.

10 MEQ, 6, 561, *Circulaire au clergé*, 14 mai 1886.

11 Voir notamment MEQ, 6, 221, *Circulaire au clergé*, 23 mai 1882; MEQ, 6, 479, *Circulaire au clergé*, 22 juin 1885; MEQ, 6, 617, *Circulaire au clergé*, 11 mai 1887.

12 Voir par exemple la *Semaine religieuse de Montréal*.

les objets les plus divers, des soutanes aux malles et sacs de voyage en passant par les crucifix, les reliquaires, les scapulaires et les chapelets¹³.

En facilitant la circulation des informations, les nouveaux moyens de transport permettent également aux autorités religieuses de resserrer leur contrôle sur les paroisses et contribuent indirectement à la centralisation des pouvoirs. Vers le milieu du XIX^e siècle, ce phénomène peut s'observer à deux niveaux différents. D'une part, le Saint-Siège relève l'épiscopat québécois de certaines facultés qui lui avaient été octroyées au moment où les communications étaient lentes et difficiles¹⁴. D'autre part, les évêques multiplient les demandes de renseignements et les directives sur des sujets aussi variés que nombreux. Les curés sont alors invités à fournir régulièrement statistiques et commentaires sur leurs paroisses – les fameux rapports « annuels » qui à cette période sont plutôt produits tous les cinq ou six ans et, parfois, à des intervalles encore plus longs. Les jeunes prêtres doivent se rendre à l'évêché pour se plier à des examens visant à vérifier l'état de leurs connaissances. À partir des années 1840 et 1850, des retraites annuelles et des conférences ecclésiastiques rassemblent aussi le clergé, afin de nourrir sa spiritualité et de lui donner des règles de conduite communes.

Quand il s'agit de mettre en pratique toutes ces innovations, les distances et les difficultés de se déplacer sont bien rarement évoquées. Ce genre de problèmes se pose encore dans certaines régions¹⁵, mais dans l'ensemble, les nouveaux moyens de communication ont considérablement atténué les difficultés et ont brisé l'isolement des prêtres. De cette centralisation accrue des pouvoirs et de cette accentuation des modes de contrôle découle très certainement une perte d'autonomie pour le clergé paroissial. Mais du point de vue des instances décisionnelles, l'Église gagne en force et en puissance grâce à l'uniformité qui s'établit.

13 Je remercie John Willis, du Musée canadien de la Poste, pour les copies de catalogue qu'il m'a fait parvenir. Monsieur Willis prépare d'ailleurs un article sur l'utilisation de la poste par les membres du clergé. Les magasins spécialisés dans l'importation et la vente d'ornements d'église, d'articles de piété et d'objets de culte, comme par exemple la maison Desmarais & Robitaille de Montréal ou l'œuvre de l'Oratoire Saint-Joseph, tireront également profit des nouveaux transports.

14 Comme résultat de cette centralisation à Rome, en 1852, l'archevêque de Québec et les évêques de la province ecclésiastique de Québec informent les grands vicaires qu'ils restreignent leurs pouvoirs. *MEQ*, 4, 77, Circulaire pour restreindre certains pouvoirs des grands vicaires, 5 octobre 1852.

15 Sur ces zones de la périphérie sur lesquelles pèse la lenteur des communications, voir par exemple *MEQ*, 4, 383, Circulaire au clergé, 22 juillet 1856; *MEQ*, 4, 312, Circulaire au clergé, 16 juillet 1857 : les prêtres du Saguenay, de la Baie-des-Chaleurs, de la rive sud du fleuve « au delà de Sainte-Flavie » ne sont pas tenus aux mêmes règles concernant les retraites et les examens des jeunes prêtres que leurs confrères des paroisses plus anciennes du centre de l'archidiocèse de Québec.

La sociabilité cléricale

Les nouveaux moyens de communication transforment aussi les rapports entre les membres du clergé et concourent au renforcement de la confraternité cléricale. Les évêques multiplient les voyages, grands et petits, qui les mènent tantôt à l'étranger, tantôt dans un diocèse avoisinant où ils ne manquent jamais de rencontrer quelques dignitaires. Ils consolident ainsi des amitiés nouées par une correspondance plus ou moins assidue, se tissent d'efficaces réseaux de relations, échangent points de conduite et points de vue. À la suite des Lartigue et Bourget qui effectuent leurs périples transatlantiques au tournant des années 1820 et dans la décennie 1840, les autres évêques voyagent en Europe ou en Palestine, au Canada ou aux États-Unis. En 1892, plusieurs d'entre eux annoncent leur départ, « par le Pacifique Canadien, pour se rendre à Kanloops », en Colombie-Britannique, à une réunion de tribus amérindiennes¹⁶. Les destinations sont parfois exotiques. En 1895, l'archevêque de Québec s'embarque pour le Mexique où il doit « assister à la grande solennité religieuse du couronnement de l'image miraculeuse de Notre-Dame de la Guadeloupe. »¹⁷ Les journaux, en particulier la presse catholique, ne manquent pas de faire état de ces rassemblements de têtes mitrées, événements que l'on veut grandioses, à la mesure de l'influence que l'Église et ses chefs cherchent à exercer. Au delà de leur dimension spectaculaire, ces rencontres de prélats contribuent à faire naître des efforts de concertation et à uniformiser les modes de gestion épiscopale.

Le même attrait pour les voyages se manifeste aux échelons inférieurs de la hiérarchie. Les études et des pèlerinages conduisent plusieurs prêtres outre-atlantique¹⁸. Cette expérience du voyage n'est pas commune à tous les membres du clergé, mais chacun a un ami ou un confrère dont les souvenirs de voyage alimentent les conversations et nourrissent l'attachement pour Rome, Jérusalem et l'ancienne mère patrie. Le rapprochement entre la France et le Québec que concrétise et consolide à la fois la venue en 1855 de *La Capricieuse*, navire de guerre français, porteur d'une mission commerciale et culturelle, semble faire l'objet d'un engouement particulier au sein du clergé¹⁹. Plusieurs prêtres commencent alors à s'intéresser plus étroitement à l'histoire et à la situation actuelle de l'ancienne métropole. Certains entrent en contact avec des clercs ou des religieux français. Le prix des billets de passage, accessible à bon nombre de curés, permet à plusieurs d'entretenir l'espoir d'un

16 *Semaine religieuse de Montréal*, 14 mai 1892, 319.

17 *MEQ*, 8, 220, Circulaire au clergé, 7 septembre 1895.

18 Pierre Savard, « La vie du clergé québécois au XIX^e siècle », *Recherches sociographiques*, vol. 8, no 3 (septembre-décembre 1967), 266-267.

19 *La Normandie et le Québec vus du presbytère*. Documents présentés et annotés par Nadine-Josette Chaline, René Hardy et Jean Roy (Montréal et Rouen, Boréal et Publications de l'Université de Rouen, 1987), 9-10.

pèlerinage outremer. En 1896, le curé Charles Bellemare, de Saint-Boniface-de-Shawinigan, réalise ce rêve en visitant son collègue et homonyme Vital Bellemare, avec qui il correspond depuis une dizaine d'années²⁰.

Tous les prêtres, du reste, sortent régulièrement de leur paroisse pour des séjours de quelques heures ou de quelques jours. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les visites aux collègues du voisinage et, même, à ceux résidant en des lieux plus lointains deviennent un élément fondamental de la vie du clergé. Ainsi, il se passe rarement une semaine sans que le curé Majorique Marchand, de Drummondville, emprunte les voies ferrées ou la voie fluviale pour aller rencontrer ses anciens camarades de collège établis dans les Bois-Francs, en Mauricie ou ailleurs au Québec. En fin connaisseur, il note avec minutie la durée des voyages et les parcours empruntés, relève les moindres retards, critique la qualité des services et des installations à bord des wagons et des bateaux en comparant les mérites et les défauts respectifs de chacune des compagnies de transport²¹. Son confrère Leclaire de Stanbridge voyage tout autant. Ses fréquents déplacements l'amènent dans les paroisses environnantes, à Saint-Hyacinthe, siège épiscopal auquel sa cure est rattachée, à Montréal où il rencontre parents et amis et règle divers achats ou encore aux États-Unis où, à l'instar de plusieurs confrères, il range temporairement sa soutane et profite de l'anonymat que lui confère son costume laïc²². À cette époque, les facilités de déplacement – par exemple la présence d'une gare dans une localité – deviennent un atout important, hautement considéré quand il s'agit d'apprécier les avantages et les inconvénients d'une cure, et les prêtres assignés à des paroisses mal desservies n'hésitent pas à faire valoir à l'évêque leur désir d'accéder à un lieu mieux pourvu en voies de communication. Ces visites fréquentes, bien établies dans la routine cléricale, alimentent l'esprit de corps du groupe. Sources de détente et de divertissement, elles permettent le développement de solides amitiés et de fortes complicités, favorisent le partage des expériences et concourent à la communion des idées :

Réellement, s'exclame le curé Marchand, je ne crois pas qu'on puisse dans le monde, et même dans les familles, éprouver de plus douces jouissances que les prêtres du Canada n'en éprouvent quand ils se rencontrent en bon nombre dans un même presbytère : c'est plus que du plaisir, c'est de la joie : c'est plus que de l'amitié, c'est de l'affection sacerdotale!²³

20 *La Normandie et le Québec...*, 7.

21 *Le journal de Majorique Marchand, Curé de Drummondville, 1865-1889*, présenté par Jean Roy et Christine Hudon (Sillery, Septentrion, 1994).

22 Les déplacements du curé nous sont connus grâce au journal de madame Henri DesRivières (10 volumes, septembre 1843 à décembre 1872). Le journal est conservé à la Bibliothèque de l'Université McGill, Département des livres rares et des collections spéciales.

23 *Le journal de Majorique Marchand...*, 226.

Même les retraites pastorales, pendant lesquelles le temps est scrupuleusement compté et réglé, permettent de resserrer les liens d'amitié. En 1891, le curé Bellemare se souvient des retraites qu'il faisait à Nicolet, avant la division du diocèse de Trois-Rivières :

Quelle joie de revoir les anciens confrères, de se réunir aux amis de notre temps, des contemporains, comme nous disons ici! Que de petits vols faits au Bon Dieu pendant les temps libres où, sans oublier les affaires de son âme, nous n'oublions pas non plus de faire revivre les jours heureux du collège et du séminaire! [...] On nous mettait, les jeunes, au dortoir des petits ou des moyens [...] aussitôt nos offices terminés, nos examens de conscience consciencieusement faits, les rideaux se tiraient. Un, deux, trois amis se réunissaient; la boîte à tabac sur la table, la pipe au bec, la bourdaloue servant de crachoir, nous faisions rapport de nos prouesses dans le ministère [...] ²⁴.

Certes, les rapports entre les prêtres sont loin d'être toujours harmonieux. Les rencontres donnent lieu aux commérages, sources infinies de rancœurs et de conflits. En dépit, toutefois, de ces désagréments, elles sont mille fois mieux considérées que la fréquentation assidue et toujours suspecte des laïcs.

Cette sociabilité intense, encouragée par les évêques qui multiplient les occasions de rencontre par l'instauration des conférences ecclésiastiques et l'organisation d'activités de toutes sortes – bénédictions, commémorations, noces sacerdotales – échappe en partie au contrôle de l'autorité diocésaine. Ces curés amateurs de voyages sont souvent absents de leur paroisse. La situation est tolérée quand un vicaire assume la permanence, mais devient franchement insupportable quand les paroissiens sont privés pendant plusieurs jours de la présence du prêtre. Il s'en trouve alors qui murmurent, qui supputent les dangers que court la paroisse laissée à elle-même, alléguant les besoins spirituels des malades et les inconvénients d'avoir à parcourir plusieurs kilomètres pour aller quérir, lorsqu'il y a urgence, les services d'un prêtre du voisinage. En 1854, les évêques de la province ecclésiastique de Québec, réunis en concile, prennent soin de rédiger un décret rappelant aux curés leur devoir de résidence²⁵. La remontrance ne semble pas émouvoir outre mesure les principaux intéressés car, périodiquement, au cours des décennies qui suivent, l'épiscopat doit revenir sur ce point essentiel de la discipline cléricale, tantôt par de nouveaux décrets, tantôt par des circulaires aux clergés, tantôt encore par des lettres personnelles aux curés qui suscitent les plaintes les plus nombreuses²⁶. Dans le

²⁴ Terme emprunté au nom d'un célèbre prédicateur français du XVII^e siècle, la bourdaloue désignait, dans le langage populaire, le pot de chambre. *La Normandie et le Québec...*, 151.

²⁵ Jacques Grisé, *Les conciles provinciaux de Québec et l'Église canadienne (1851-1886)* (Montréal, Fides, 1979), 300.

²⁶ Grisé, *Les conciles provinciaux...*; Christine Hudon, *Prêtres et fidèles dans le diocèse de Saint-Hyacinthe 1820-1880* (Septentrion, Sillery, 1996), 254.

nouveau diocèse de Rimouski, le premier évêque s'attaque avec une ardeur particulière à ce qu'il considère comme un véritable abus. Faisant valoir le devoir intrinsèque des curés de résider dans leur paroisse, il signale les risques que font courir à leurs ouailles ceux qui s'absentent fréquemment ou trop longtemps en soulignant les distances qui séparent les villages les uns des autres dans cette partie du Québec²⁷. À en juger par le soin qu'il met à renouveler le règlement, ses efforts ne semblent guère porter fruit. En 1879, il admoneste ceux qui s'absentent « des semaines entières sans une permission spéciale, sous prétexte de zèle, de charité » et condamne tout particulièrement les « curés voisins qui s'absentent tous à la fois, cinq ou six de suite pour aider à un concours ou visiter un ami, laissant ainsi huit, dix, douze lieues de territoire sans un seul prêtre. »²⁸

À cette époque, les visites aux confrères sont désormais bien inscrites dans la culture cléricale. Elles participent d'un mode de représentation qui auréole le prêtre de vertus et de prestige et, ce faisant, le condamne à s'éloigner du monde des laïcs. Entre la vie solitaire du presbytère et la compagnie des confrères, plusieurs choisissent sans hésitation la seconde option, quitte à enfreindre certaines règles de l'idéal sacerdotal.

La sociabilité des laïcs

À première vue, la sociabilité des laïcs, dans ses dimensions religieuses, est moins profondément touchée par l'essor du vapeur et du rail que ne l'est la vie cléricale. L'univers culturel et social du fidèle, où s'exprime et se vit la foi, c'est d'abord la communauté paroissiale et surtout l'église. À ce niveau, les améliorations notables intervenues au XIX^e siècle relèvent de l'aménagement graduel du réseau routier qui facilite la fréquentation des offices et l'accomplissement des devoirs religieux. Le train et le bateau sont bien rarement empruntés par les paroissiens désireux de se rendre à l'église! Pourtant, l'impact de ces moyens de transport sur la vie religieuse est bien réel. Leur utilisation à de telles fins est plus circonstancielle, exceptionnelle même, mais néanmoins digne de mention en raison de l'ampleur des événements qui sont organisés. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les bateaux à vapeur et les trains sont mis à contribution pour la tenue de flamboyantes manifestations

27 *Mandements, lettres pastorales et circulaires des évêques de Rimouski, (MER), 1, 511-512, Ordonnances épiscopales, 1^{er} novembre 1867.*

28 *MER, 2, Nouvelle Série, 21, 2-3, Circulaire au clergé, 13 octobre 1879. Déjà en 1871, il écrivait : « Ne trouvez donc pas mauvais qu'obéissant à mon devoir, je refuse quelquefois l'autorisation de faire un voyage qui n'est pas, à mon jugement, absolument nécessaire. Il y a des abus réels sous ce rapport, et je serai obligé de prendre des mesures de rigueur si l'on continuait à laisser sans pasteur plusieurs paroisses de suite sans en avoir obtenu la permission. » MER, 1, Circulaire, 12 février 1871.*

religieuses qui se déroulent hors du cadre paroissial. Le clergé s'emploie à organiser des événements spectaculaires et imposants, telle cette fête de la Saint-Jean, qui, en 1880, doit rassembler à Québec un nombre si important de prêtres et de laïcs que l'on craint de manquer de logements²⁹; tel, également, ce couronnement solennel de Sainte-Anne qui, en septembre 1887, donne lieu à un rassemblement considérable. Selon la *Semaine religieuse de Montréal*, quelques 200 prêtres et « une foule de citoyens d'environ dix mille » se joignent aux archevêques et évêques de Québec, d'Ottawa, de Sherbrooke, de Saint-Hyacinthe, de Chicoutimi, de Nicolet et de Pontiac³⁰. Quatre bateaux sont nolisés pour transporter les pèlerins : le *Canada*, en provenance de Montréal; le *Bienvenu*, de Québec; le *Brothers* et le *St-Nicolas*, des campagnes environnantes. L'événement s'inscrit dans un effort de promotion du pèlerinage, une pratique multiséculaire, qui connaît alors un renouvellement important³¹.

Le pèlerinage renouvelé

Le renouveau de la piété pérégrine s'amorce vers le milieu du XIX^e siècle. En France, de nombreux sanctuaires sont créés ou ravivés à partir des années 1840³². Le même phénomène touche également le Québec, avec, toutefois, un certain décalage. Ici, le renouvellement se produit surtout après 1870. Entre 1873 et 1883, douze sanctuaires sont institués³³. D'autres pèlerinages plus anciens, comme Sainte-Anne-de-Beaupré, apparu au XVII^e siècle, et le Calvaire d'Oka, créé en 1740, font l'objet d'un nouvel engouement. L'essor de la spiritualité ultramontaine, les apparitions mariales – entre autres celles de La Salette, de Lourdes et de Pontmain –, les initiatives du clergé local désireux de promouvoir telle ou telle dévotion et les nombreuses indulgences octroyées par le Pape aux fidèles visitant les sanctuaires favorisent cette recrudescence des pèlerinages³⁴.

29 *MEQ*, 6, 205, Circulaire, 27 avril 1880.

30 *Semaine religieuse de Montréal*, 17 septembre 1887, 225-226.

31 Sur l'histoire des pèlerinages à travers les âges, lire Alphonse Dupront, *Du sacré. Croisades et pèlerinages. Images et langages* (Paris, Gallimard, 1987).

32 Gérard Cholvy et Yves-Marie Hilaire, *Histoire religieuse de la France contemporaine. Tome I, 1800-1880* (Toulouse, Bibliothèque historique Privat, 1985), 191-196. Voir aussi Michel Lagrée, *Religion et cultures en Bretagne 1850-1950* (Paris, Fayard, 1992), 304-311.

33 Guy Laperrière, « Les lieux de pèlerinage au Québec : une vue d'ensemble », dans Pierre Boglioni et Benoît Lacroix, dir., *Les pèlerinages au Québec* (Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1981), 49. Philippe Sylvain et Nive Voisine, *Histoire du catholicisme québécois. Volume 2 Les XVIII^e et XIX^e siècles, tome 2 Réveil et consolidation*, (Montréal, Boréal, 1991), 352-364.

34 Un bel exemple des efforts du Saint-Siège et du clergé local pour encourager les pèlerinages est donné dans *MEQ*, 6, 247-248, Mandement promulguant l'encyclique sur le jubilé de 1881, 8 avril 1881. On y signale que le pape exhorte « tout le monde à entreprendre par piété des pèlerinages aux sanctuaires des Saints particulièrement vénérables et consacrés en chaque pays par un culte local et traditionnel. » Des indulgences sont accordées aux pèlerins.

L'avènement du vapeur et du rail contribue également au développement de cette forme de piété. C'est d'abord et surtout le sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré qui profite de la révolution des transports. L'essor de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent permet à des groupes de plus en plus nombreux d'atteindre en quelques heures seulement le sanctuaire. En 1844, un premier navire à vapeur, le *Charles-Edouard*, amène 200 fidèles prier la thaumaturge³⁵. Pendant le demi-siècle qui suit, le bateau à vapeur est le moyen par excellence pour se rendre à Beaupré. Des liaisons régulières, réglées par les marées, assurent le transport des pèlerins de Québec vers Sainte-Anne. Le dimanche, les navettes sont particulièrement nombreuses : jusqu'à six ou sept barges desservent Sainte-Anne pendant la saison estivale³⁶. Les embarcations accostent au quai du Petit Cap, à un peu moins d'un kilomètre de distance de la Basilique. Vers 1885, un nouveau quai, moins éloigné du sanctuaire, est construit par Nazeaire Simard, un particulier qui fait payer un droit de passage aux visiteurs³⁷. Flairant les possibilités d'affaires, des navigateurs offrent leurs services et leurs bâtiments pour le transport des fidèles. Telle est la stratégie retenue par les propriétaires du *Montmagny*, un bateau à vapeur d'une centaine de tonneaux de port, régulièrement affrété pour les pèlerinages à Sainte-Anne à compter de 1875³⁸. Forts de leurs succès dans le transport des personnes et des marchandises, les associés remplacent, en 1890, le bâtiment par un autre d'une capacité deux fois plus grande.

Vers la même époque, la construction d'une voie ferrée facilite grandement le voyage à Sainte-Anne. La ligne de chemin de fer inaugurée en 1889 offre deux départs quotidiens de Québec vers Sainte-Anne-de-Beaupré³⁹. « Le petit train de Sainte-Anne », comme on l'appelle alors, constitue une innovation importante, car il permet d'échapper aux contraintes des marées. Selon Grégoire Vachon, sa construction décuple les visites au sanctuaire⁴⁰. On y vient des paroisses environnantes, mais aussi des autres diocèses québécois ou même des États-Unis. Plusieurs circuits intègrent au voyage vers Sainte-Anne deux ou trois escales à des sanctuaires de seconde importance⁴¹.

35 Lucien Gagné et Jean-Pierre Asselin, *Sainte-Anne-de-Beaupré. Trois cents ans de pèlerinage* (Sainte-Anne-de-Beaupré, 1967), 19.

36 Vachon, *Mouvements historiques...*, 17.

37 Vachon, *Mouvements historiques...*, 17.

38 France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle. Une étude de la batellerie du port de Québec* (Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1997), 141.

39 D'après une publicité publiée régulièrement dans la *Semaine religieuse de Québec*.

40 Grégoire Vachon, « Mouvements historiques et paysages urbains à Sainte-Anne-de-Beaupré », mémoire de licence (géographie), Université Laval, 1965, 12. Pour suivre l'évolution du pèlerinage, l'auteur a eu recours aux *Annales de la Bonne Sainte Anne* publiées à partir de 1873.

41 D'après les articles des la *Semaine religieuse de Montréal* et de la *Semaine religieuse de Québec*.

Rapidement, le train s'impose comme le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre à la Basilique. Il conserve sa prééminence jusqu'aux années 1920, puis est supplanté par l'automobile. Comme l'illustre cet exemple, les rapports entre la vie religieuse et les changements technologiques s'opèrent de manière réciproque. Dans le cas qui nous intéresse, l'avènement du rail et de la vapeur permet de transporter des foules importantes vers les lieux sacrés. Par ailleurs, en encourageant ce type de rassemblement religieux, l'Église crée une nouvelle demande qui oriente le développement des infrastructures de transport et des hébergements hôteliers. Si tous les sanctuaires n'ont pas un effet aussi tangible sur la mise en forme du réseau de communication, les lieux de pèlerinage les plus fréquemment rencontrés dans les sources ont cependant pour caractéristique commune d'être facilement accessibles par bateau ou par train. Tel est le cas du Calvaire d'Oka, sur le Lac des Deux-Montagnes, mais aussi de bon nombre de sanctuaires de moindre importance, comme Sainte-Anne-du-Bout-de-l'Île, Lanoraie, Sorel, Boucherville, Joliette et Sainte-Pétronille-d'Orléans.

Les articles des journaux religieux soulignent à l'envi le rôle immense des trains et des bateaux dans le renouvellement du pèlerinage. Ils indiquent les trajets ferroviaires menant aux sanctuaires et précisent très souvent quelles embarcations ont servi à transporter les pèlerins. Dans bien des récits, les navires et les trains sont bien plus que de simples moyens de transport : ils participent pleinement au voyage; ils incarnent l'excitation, l'empressement et les attentes des pèlerins⁴²; ils affrontent pour eux les intempéries. En cette fin du XIX^e siècle, les pèlerinages ne représentent plus de longs mois d'errance hasardeuse, dangereuse ou, à tout le moins, épuisante, comme c'était le cas au Moyen Âge. Dorénavant, le pèlerinage prend la forme d'un voyage organisé, d'une durée relativement brève – une journée, deux jours tout au plus – qui s'effectue dans un certain confort. Loin de constituer un défi ou une aventure hors du commun, il est un événement joyeux, accessible, à la portée des masses.

Une forme de voyage accessible

Hommes et femmes, jeunes et vieux, riches et moins riches participent aux pèlerinages. Afin de pouvoir offrir à un maximum de fidèles la possibilité de prendre part au voyage, les organisateurs veillent à négocier des prix avantageux, tantôt avec les compagnies de chemins de fer, tantôt avec les propriétaires de bateaux à vapeur. Certaines sociétés annoncent même « une réduction pour les pèlerinages de 100 ou plus. »⁴³ À partir, surtout, des années 1870, des

42 Comme dans cet exemple : « Le Prince et [le] Princess of Wales semblent nous attendre avec impatience en faisant flotter fièrement leurs drapeaux au vent. » *Semaine religieuse de Montréal*, 16 août 1884.

43 Publicité publiée dans la *Semaine religieuse de Québec*, 13 avril 1890, 526.

trains sont nolisés pour amener les pèlerins dans les sanctuaires. Parfois, le pèlerinage est si populaire qu'il faut plus d'un convoi pour transporter les participants⁴⁴. Sur les trains ou sur les ponts des bateaux prennent place des groupes très nombreux. Les journaux de l'époque parlent généralement de quatre à cinq cent personnes, mais certains voyages attirent des foules encore plus importantes. En 1884, un millier d'hommes de la paroisse Saint-Pierre-Apôtre s'embarquent à bord du Québec, un des vapeurs les plus utilisés pour les pèlerinages, pour aller prier à la Basilique de la côte de Beaupré⁴⁵. La même année, environ mille pèlerins d'Ottawa parcourent plusieurs kilomètres en train pour se rendre, eux aussi, à Sainte-Anne⁴⁶. En 1888, ce sont près de 1 400 personnes de la région de Trois-Rivières qui font le pèlerinage⁴⁷. Des problèmes se posent quand plusieurs pèlerinages convergent vers le sanctuaire la même journée. À certains moments, en effet, l'affluence est si grande que des groupes sont refoulés à l'entrée de la Basilique. Pour éviter que trop de gens ne visitent en même temps le sanctuaire, l'archevêque de Québec et les évêques de la province ecclésiastique demandent aux prêtres désireux d'y organiser un pèlerinage « d'écrire assez longtemps d'avance » au curé du lieu pour le prévenir de leur passage⁴⁸.

Les montants à déboursier pour prendre part à un voyage varient selon les destinations et les moyens de transport utilisés⁴⁹. Pour 60 cents environ, un dollar tout au plus, les Montréalais peuvent s'offrir une excursion pieuse dans un des sanctuaires des campagnes environnantes. Ceux qui souhaitent aller à la Basilique de Sainte-Anne doivent prévoir une somme d'environ deux dollars, qui correspond à peu près au salaire quotidien d'un ouvrier spécialisé⁵⁰. Des tarifs spéciaux, habituellement fixés à la moitié du prix régulier, sont prévus

44 En 1899, un voyage de ce genre tourne en tragédie quand une locomotive percute de plein fouet le convoi qui la précédait et qui s'était immobilisé à une gare. Une douzaine de personnes, toutes originaires des Cantons-de-l'Est, meurent sur le coup; d'autres sont sévèrement blessées. La catastrophe retient pendant un temps l'attention des journaux, mais elle ne semble pas affecter l'affluence à Sainte-Anne. *Le Courrier de Saint-Hyacinthe*, 11 juillet 1895, 2.

45 *Semaine religieuse de Montréal*, 9 août 1884, 10.

46 *Semaine religieuse de Montréal*, 19 juillet 1884, 46.

47 *La Normandie et le Québec...*, 111.

48 *MEQ*, 6, 805-806, Organisation du pèlerinage dans toute la province ecclésiastique de Québec, 9 octobre 1877; *MEQ*, 6, 321, Circulaire au clergé, 23 mai 1882. L'archevêque de Québec revient sur cette règle en 1883 : *MEQ*, 6, 362, Circulaire au clergé, 25 avril 1883.

49 Le coût des voyages est indiqué dans les annonces insérées dans la *Semaine religieuse de Montréal*.

50 Vers 1890, les « hauts salariés » de la classe ouvrière font 10 \$ et plus par semaine. Ainsi, les typographes et les compositeurs gagnent 11 \$ en moyenne. Des salaires semblables sont octroyés aux machinistes, aux mouleurs de fer et aux conducteurs de locomotive. Par contre, dans l'industrie textile, les hommes gagnent environ 5 \$ par semaine et les femmes, 4 \$. *Histoire du mouvement ouvrier au Québec : 150 ans de luttes* (Montréal, CSN-CÉQ, 1984), 37.

pour les enfants. Ces voyages ne sont sans doute pas à la portée des bourses les moins garnies, mais ils sont tout de même accessibles à bon nombre de fidèles, comme le note l'évêque de Saint-Hyacinthe en 1899 :

Les conditions matérielles du voyage de Beupré sont devenues extrêmement faciles. Et c'est la consolation de nos bonnes gens, dont la foi est en général le plus riche trésor : un grand nombre n'auraient jamais pu autrement se procurer le bonheur d'aller prier la riche thaumaturge, en son sanctuaire de prédilection⁵¹.

Quand piété rime avec tourisme

Ces pèlerinages, qui attirent des foules importantes, ont généralement lieu l'été. Bien que l'on dénombre quelques excursions de groupe dès le mois de mai, c'est surtout la période qui s'étend de juin à septembre qui donne lieu au plus grand nombre de voyages. D'après le géographe Grégoire Vachon, plus de 90% des pèlerinages effectués à Sainte-Anne aux XIX^e et XX^e siècles se déroulent au cours de ces quatre mois⁵². Un dépouillement de la *Semaine religieuse* de Québec et de Montréal confirme l'existence du même phénomène pour les autres sanctuaires.

Pour nombre de fidèles, ces pèlerinages estivaux représentent un moyen de voyager. Ils permettent à des gens disposant de ressources limitées de visiter des églises et d'explorer des lieux plus ou moins lointains. Le pèlerinage élargit ainsi l'horizon des fidèles. Il leur fait découvrir la province et contribue à créer un nouvel espace de référence.

Occasion de voir du pays, le pèlerinage est aussi un événement social et une source de distraction. Il offre la possibilité d'échapper à la routine, de faire des rencontres, de nouer des amitiés, de resserrer des liens distendus par le temps ou par les occupations quotidiennes. Aux yeux de certains fidèles, le trajet de quelques heures en train ou en bateau et la perspective de flâner un peu sur les lieux de pèlerinage semblent avoir autant sinon plus d'attraits que le sanctuaire et les processions religieuses. À bord des navires, circulent parfois des boissons alcoolisées qu'ont discrètement apportées quelques pèlerins assoiffés⁵³. Parmi ceux qui font le voyage à Oka, ils s'en trouvent même qui préfèrent les auberges, en bas de la montagne, où l'on fume, rit et boit un coup, au parcours escarpé qui mène au calvaire⁵⁴.

51 *Mandements, lettres pastorales et circulaires des Évêques de Saint-Hyacinthe (MESH)* (Montréal, Beauchemin), 12, 137-139, Circulaire au clergé, 3 mai 1899.

52 Vachon, *Mouvements historiques...*, 36.

53 *MESH*, 12, 137-139, Circulaire au clergé, 3 mai 1899.

54 Serge Laurin, *Histoire des Laurentides* (Québec, Institut Québécois de recherche sur la culture, 1989), 422.

Sans doute les femmes sont-elles particulièrement sensibles à la perspective d'évasion qu'offre le pèlerinage. Pour plusieurs d'entre elles, il doit en effet représenter une occasion rare de s'absenter momentanément de la maison, de se soustraire, l'espace d'une journée, aux tâches quotidiennes, de voir plus loin et autre chose que les murs domestiques. Dans le diocèse de Montréal, les pèlerinages féminins sont d'ailleurs un peu plus nombreux que ceux réservés strictement aux hommes. D'après les annonces et les comptes rendus publiés dans la *Semaine religieuse de Montréal*, on compterait en effet 1,5 pèlerinage féminin pour un pèlerinage regroupant uniquement des hommes. Ces données ne sont pas absolument fiables, car certains voyages ont pu ne faire l'objet d'aucun article. Il est donc possible que le rapport entre le nombre de pèlerinages destinés aux hommes et le nombre de ceux réservés aux femmes soit légèrement différent. L'emphasis qui accompagne les descriptions des pèlerinages effectués par des hommes tend cependant à confirmer leur moins grande occurrence. Les témoins s'attardent très longuement sur ces voyages. Ils les présentent comme des événements extraordinaires, qui rallient un nombre exceptionnellement élevé d'hommes pieux et recueillis, comme si pareils comportements étaient, chez eux, d'une extrême rareté⁵⁵.

En plus des perspectives de distraction offertes par le voyage, la légère prédominance des pèlerinages féminins relève, à mon avis, d'au moins deux facteurs. Elle résulte, d'abord, de raisons pratiques. Les femmes qui travaillent à la maison peuvent demander à une fille aînée, à une parente ou à une servante de voir en leur absence aux tâches ménagères et aux soins des jeunes enfants. Il est sans doute plus difficile aux hommes travaillant à l'usine, à l'atelier ou au magasin, de s'absenter du travail. Par ailleurs, des motifs religieux peuvent aussi expliquer la popularité des pèlerinages féminins. Sans que l'on puisse parler, pour le Québec, d'une féminisation de la religion comparable à celle observée en France vers la même époque⁵⁶, il est possible que les femmes aient été davantage touchées par le sentiment et l'effusion véhiculés par la piété ultramontaine et que, pour cette raison, elles aient participé en plus grand nombre aux manifestations religieuses.

55 À cet égard, les descriptions du pèlerinage annuel des hommes de la paroisse de Saint-Pierre-Apôtre, à Montréal, sont particulièrement éloquentes.

56 Voir entre autres Philippe Joutard, dir., *Histoire de la France religieuse. Tome 3 Du roi Très Chrétien à la laïcité républicaine (XVIII^e-XIX^e siècle)* (Paris, Éditions du Seuil, 1991), 292-311. Sur la manière dont les femmes québécoises de l'époque ont compris et vécu la religion, lire C. Hudon, « Des dames chrétiennes. La spiritualité des catholiques québécoises au XIX^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 49, no 2 (automne 1995), 169-194.

Surveiller et encadrer le pèlerinage

Face à ces manifestations qu'ils encouragent et qui en même temps leur échappent en partie, les évêques n'ont cessé d'émettre des règlements. Diverses prescriptions règlent les moindres détails du voyage. La musique⁵⁷, le boire et le manger et, plus globalement, la manière d'occuper son temps sur les bateaux ou dans les trains font l'objet de directives. Le décret XV du septième concile provincial de Québec, tenu en 1886, recommande d'éviter tout ce qui peut distraire les fidèles ou « les exposer à déplaire à Dieu », comme par exemple « les chansons profanes, les repas où la gourmandise régnerait, l'usage des boissons enivrantes »⁵⁸. Les escales et les arrêts, qui permettent aux passagers des trains de se délasser et de se rafraîchir un peu, sont interdits⁵⁹. À bord des navires et dans les trains, on doit employer son temps aux exercices de dévotion. Dès le départ, qui s'effectue habituellement de bon matin – à cinq, six ou sept heures⁶⁰ – les pèlerins entonnent des cantiques et récitent des psaumes. Ceux qui ont omis de se confesser avant de partir, comme le suggérait fortement le clergé, peuvent parfois le faire sur les vapeurs ou dans les wagons, où des grilles spéciales sont installées⁶¹. Au cours du voyage, les fidèles assistent à des sermons, prononcés par le directeur du pèlerinage ou par quelque prêtre qui l'accompagne. Le choix des prédicateurs n'est pas laissé au hasard. Leur éloquence est déterminante pour la réussite du pèlerinage. Il arrive même que l'on précise leur nom dans les publicités annonçant les voyages.

D'après les comptes rendus qui ont subsisté, les sermons tournent à peu près toujours autour des mêmes thèmes. Les prédicateurs prêchent sur la vie et les mérites du saint ou de la sainte honoré dans le sanctuaire visité. Ils exhortent leur auditoire à la piété et à la pratique des vertus chrétiennes, les préviennent des dangers moraux qui les guettent et recommandent à leurs prières les indifférents, les « hérétiques » et les athées. Le voyage constitue l'occasion par excellence pour entretenir les fidèles de l'existence, en France particulièrement, d'autres lieux de pèlerinage. Les prédicateurs émaillent leurs récits de références historiques où ne manquent pas de se produire des intercessions miraculeuses. Les sermons sont par ailleurs ponctués d'avertissements sur les menaces qui pèsent sur l'Église, notamment l'impunité, le libéralisme et le

57 Par exemple, une directive de l'archevêque de Québec interdit aux fanfares de jouer « en dehors des exercices du pèlerinage. » *MEQ*, 8, 252, Circulaire au clergé, 22 février 1896.

58 *MEQ*, vol. 7, 51-61, Mandement promulguant les décrets du Septième Concile provincial de Québec, 1^{er} janvier 1889.

59 *MESH*, vol. 8, 380-382, Circulaire au clergé, 15 mai 1888.

60 Mais certains pèlerinages commencent le soir. Ainsi, les départs de Montréal vers Sainte-Anne-de-Beaupré s'effectuent vers dix-huit heures.

61 Cette description reflète les comptes rendus de pèlerinages publiés dans les journaux de l'époque, notamment la *Semaine religieuse de Montréal* et la *Semaine religieuse de Québec*. Lire aussi le compte rendu du curé Charles Bellemare dans *La Normandie et le Québec...*, 111.

socialisme. À cet égard, la France républicaine sert souvent de repoussoir. Au cours du trajet vers Sainte-Anne-de-Beaupré, en 1883, le père Antoine, Supérieur des Oblats, exhorte ainsi les pèlerins, à « prier pour la France qui a tant besoin de prières. »⁶²

Soucieux de régler le déroulement du voyage, les évêques s'emploient par ailleurs à limiter le nombre des participants. Dans leur esprit, les dangers de scandale l'emportent sur les vertus édifiantes quand les foules sont trop nombreuses. À mots couverts, ils évoquent la promiscuité à laquelle donnent lieu ces rassemblement et aux pertes de contrôle qui en découlent. Pour mettre fin à ces « désordres », l'évêque de Saint-Hyacinthe décide, en 1899, de diviser son diocèse en quatre parties, aux noms partiellement inspirés des lignes de chemins de fer. Aux zones de Saint-Hyacinthe et du Richelieu, il ajoute celles du chemin de fer du Pacifique (South Eastern) et celle du Vermont Central. En adoptant cette mesure, l'évêque maskoutain espère limiter à 700 ou 800 le nombre de participants à chacune des expéditions. À son avis, un tel nombre est « bien suffisant pour une excursion aussi lointaine en bateaux à vapeur ou en chemins de fer »⁶³ Pour des raisons similaires, le même évêque recommande à son clergé de « ne pas s'adjoindre à des pèlerinages d'un diocèse voisin » et lui propose de faire sienne la maxime suivante : « Faisons nos pèlerinages en famille et nous y gagnerons sous tout rapport. »⁶⁴ À la même époque, l'archevêque de Montréal émet des directives semblables et interdit aux curés de recommander en chaire les pèlerinages organisés par des prêtres des diocèses étrangers⁶⁵.

Les évêques s'inquiètent aussi qu'hommes et femmes voyagent côte à côte sur les bateaux et dans les trains. Comme nous l'avons vu, certains pèlerinages sont réservés à l'un ou l'autre sexe. Toutefois, plusieurs autres s'adressent indifféremment à tous les fidèles. Jugeant cette promiscuité dangereuse, l'épiscopat cherche à interdire ou, du moins, à limiter autant que possible les contacts entre hommes et femmes. Fabre, archevêque de Montréal, se montre particulièrement strict sur ce point. En 1888, il interdit les pèlerinages mixtes effectués par train ou par bateau :

Or, vous en conviendrez avec moi, les pèlerinages mixtes, où les deux sexes sont admis, surtout les longs pèlerinages où, soit dans les chemins de fer, soit dans les bateaux, on doit passer toute une nuit et quelquefois plus ensemble, ces pèlerinages mixtes offrent des dangers de plus d'un genre; les jeunes gens

62 *Semaine religieuse de Montréal*, 11ème année, no 27, 27.

63 *MESH*, 12, 11, Circulaire au clergé, 19 mars 1899.

64 *MESH*, 12, 11, Circulaire au clergé, 19 mars 1899. Cette lettre renouvelait la recommandation faite quelques années plus tôt : *MESH*, 9, 200, circulaire, 12 mai 1890.

65 *Mandements, lettres pastorales, circulaires et autres documents publiés dans le diocèse de Montréal (MEM)*, Montréal, Archevêché, 12, 24.

surtout en profitent, hélas! Trop souvent, pour s'y laisser entraîner à des licences, sinon coupables, au moins trop familières et qui peuvent avoir leurs périls⁶⁶.

Sur le terrain, cette directive semble difficile à appliquer. Dans plusieurs paroisses rurales, la population est insuffisante pour permettre l'organisation de pèlerinages s'offrant exclusivement à l'un ou l'autre sexe. Pour que l'entreprise rassemble le nombre minimum de participants requis, elle doit être mixte. C'est du moins le raisonnement que paraissent tenir plusieurs curés qui continuent, à l'encontre des directives épiscopales, d'organiser des pèlerinages mixtes⁶⁷.

Les refus et les lenteurs des curés à mettre en application les instructions de leurs supérieurs se vérifient sur un autre point particulier, l'emploi des profits générés par les pèlerinages, sujet complexe et délicat s'il en est. Dès 1877, les évêques de la province ecclésiastique de Québec émettent conjointement un règlement à cet effet⁶⁸. À plusieurs reprises par la suite, ils doivent rappeler à leur clergé la consigne stipulant que la moitié, au moins, des bénéfices doit aller à l'église où se fait le pèlerinage. Selon toute apparence, des directeurs de pèlerinage s'arrangent pour conserver la plus grande partie du profit en laissant une somme négligeable au sanctuaire⁶⁹. Démarche spirituelle et intérieure, le pèlerinage s'inscrit aussi dans une logique marchande, d'autant plus évidente qu'il vise un profit. En effet, l'argent recueilli par la vente de billets ne sert pas seulement à couvrir les frais du voyage. Le pèlerinage procure aussi un bénéfice à ses organisateurs⁷⁰. Avec les quêtes, les bazars et les loteries, il devient un moyen pour financer les œuvres de l'Église. L'entreprise de colonisation du curé Labelle, la Société Saint-Vincent-de-Paul, le « vestiaire des pauvres » et l'Adoration nocturne recourent à ce type de financement⁷¹. Avec habileté, les publicités visant à mousser la vente des billets de pèlerinages mettent en évidence certains aspects bien profanes du voyage. Dans une « note importante », telle annonce précise qu'il sera possible de « trouver à bord lunches et rafraîchissements »⁷². Telle autre indique que le repas sera servi par madame

66 MEM, 10, 377, Circulaire, 13 février 1888. Cette interdiction sera réitérée en 1894 : MEM, 12, 21, Circulaire, 18 mai 1894.

67 D'après les annonces de la *Semaine religieuse de Montréal*.

68 MEQ, 6, 805-806, Organisation du pèlerinage dans toute la province ecclésiastique de Québec, 9 octobre 1877.

69 Voir par exemple MEQ, 6, 200, Mandement de M^{gr} Taschereau, 26 avril 1880; MER, 2, Nouvelle Série, 46, 1-2, 1er juin 1881; MEM, 9, 475, Circulaire de M^{gr} l'évêque de Montréal, 22 février 1883; *Mandements, lettres pastorales, circulaires et autres documents publiés dans l'archidiocèse de Sherbrooke*, (MES), Sherbrooke, Imprimerie du Messenger, 2, 289, Circulaire au clergé, 2 juin 1883.

70 Voir *Histoire du catholicisme québécois, Volume III. Le XX^e siècle*, 347.

71 Voir notamment *Semaine religieuse de Montréal*, 18 août 1883, 117; 8 septembre 1888, 206; 29 décembre 1883, 485.

72 *Semaine religieuse de Montréal*, 18 juin 1887, 486.

Martin⁷³. Une troisième signale que l'on pourra acheter « thé, café, jambon, pâtisseries, etc. »⁷⁴ Plusieurs publicités mentionnent aussi la possibilité de louer des cabines. Pour vendre toutes les places, les organisateurs doivent répondre aux exigences de la clientèle. Compte tenu des retombées économiques du pèlerinage, il semble tout à fait abusif d'écrire, comme l'ont fait Jean Hamelin et Nicole Gagnon, que ce type de manifestation religieuse « ne sert à rien. »⁷⁵ Certes, il ne participe pas de l'ensemble des pratiques obligatoires prescrites aux fidèles, mais aux yeux même de l'institution, il revêt plusieurs fonctions, dont la financière n'est pas la moindre.

Conclusion

Au XIX^e siècle, le rail et la vapeur repoussent les frontières de la paroisse. En facilitant le transport des gens, des marchandises et de l'information, ils contribuent à l'uniformisation de la gestion paroissiale et à l'essor de la piété ultramontaine privilégiant les cérémonies imposantes. Dans les différents usages du vapeur et du rail qu'il encourage, l'épiscopat poursuit des objectifs pédagogiques : l'apparat et la solennité des grands rassemblements de prêtres et de laïcs que permettent les nouveaux transports – et dont les pèlerinages ne sont que la manifestation la plus récurrente et la plus manifeste – doivent alimenter le sentiment d'appartenance à l'Église. À ce sujet, il faut souligner la capacité de l'institution à tirer parti des bateaux et des trains, comme elle le fera, du reste, pour les nouveaux médias qui apparaîtront au XX^e siècle. Il appert cependant que cette créativité de l'institution, son habileté à inventer de nouvelles formes d'encadrement à l'intention des fidèles, comme à l'intention du clergé paroissial, n'ont d'égale que la capacité des clercs et des laïcs à profiter des nouvelles possibilités de sociabilité que ces innovations introduisent. Grâce aux nouveaux transports, les clercs entretiennent entre eux des rapports étroits; la moindre neuvaine, le moindre « concours de confession » deviennent prétextes à des visites où s'exprime une franche camaraderie. Dans l'espace restreint des quais et des ponts, des gares et des wagons, les fidèles, quant à eux, trouvent moyen de s'amuser. Ils prient, certes. Ils chantent des cantiques. Ils entendent des sermons. Ils sont soumis à une sorte de retraite extra paroissiale où le dépaysement et la griserie du voyage prennent le relais des méthodes éprouvées de la pastorale extraordinaire mise en œuvre dans les églises depuis le milieu du siècle.⁷⁶

73 *Semaine religieuse de Montréal*, 10 août 1889, 101.

74 *Semaine religieuse de Montréal*, 9 août 1884, 107.

75 Jean Hamelin et Nicole Gagnon, *Histoire du catholicisme québécois, Le XX^e siècle Tome 1 1898-1940*, 485.

76 Sur la pastorale des retraites et des missions, lire Nive Voisine, « Jubilé, missions paroissiales et prédication au XIX^e siècle », *Recherches sociographiques*, vol. 23 (1982), 125-137; C. Hudon, *Prêtres et fidèles*, 319-335.

Mais ils se distraient, aussi. Sur ce point, un écart important sépare les intentions de la hiérarchie et les pratiques sociales des paroissiens et des curés. Même ces derniers, qui sont pourtant les relais de transmission des prescriptions épiscopales, prennent leurs distances avec les instructions des autorités quand elles vont à l'encontre de leurs intérêts. Sans remettre en question le contrôle étroit et serré que l'Église, par la voix de ses évêques, cherchent à exercer, les désobéissances, grandes et petites, des fidèles et de leurs curés, les menus plaisirs volés « au bon Dieu », comme l'écrit avec humour le curé Bellemarre, révèlent au grand jour une sociabilité qui échappe en partie aux efforts de réglementation.